

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant:	Yasuhito MIYATA)	
)	
Appln No.:		)	<u>CERTIFICATE OF MAILING BY "EXPRESS MAIL"</u>
		)	"Express Mail" Mailing Label Number
Filed:	Concurrently herewith	)	<u>EL 961 662 515 US</u>
		)	Date of Deposit <u>April 16, 2004</u>
For:	AIR BAG DEVICE AND	)	I hereby certify that this paper or fee is being deposited
	MOTORBIKE WITH AIR BAG	)	with sufficient postage utilizing the United States
	DEVICE	)	Postal Service "Express Mail Post Office to Addressee"
		)	Service under 37 CFR §1.10 on the date indicated
		)	above and is addressed to the Commissioner for
Art Unit:		)	Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450.
		)	<u>Edward Price</u>
		)	(Typed or printed name of person mailing)
Examiner:		)	<u><i>Edward Price</i></u>
		)	(Signature of person mailing)
)	
Attorney Docket No.:	79873)	
)	
Customer No.:	22242)	

Mail Stop PATENT APPLICATION
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

TRANSMITTAL OF PRIORITY DOCUMENT

Sir:

A claim for priority based on Japanese Patent Application No. JP2003-112996 is filed herewith for the above-identified U.S. application. Enclosed, in compliance with 37 C.F.R. § 1.55, is a Certified Copy of the Japanese Priority Document, filed April 17, 2003.

Respectfully submitted,

FITCH, EVEN, TABIN & FLANNERY

By



Stephen S. Favakeh
Registration No. 36,798

April 16, 2004

Suite 1600
120 South LaSalle Street
Chicago, Illinois 60603-3406
(312) 577-7000

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 3 年 4 月 1 7 日
Date of Application:

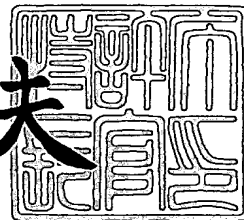
出 願 番 号 特 願 2 0 0 3 - 1 1 2 9 9 6
Application Number:
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 3 - 1 1 2 9 9 6]

出 願 人 タ カ タ 株 式 会 社
Applicant(s):

2 0 0 3 年 1 2 月 1 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康 夫



【書類名】 特許願

【整理番号】 PD03002TAK

【提出日】 平成15年 4月17日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B62J 27/00
B60R 21/16

【発明者】

【住所又は居所】 東京都港区六本木 1 丁目 4 番 3 0 号 タカタ株式会社内

【氏名】 宮田 保人

【特許出願人】

【識別番号】 000108591

【氏名又は名称】 タカタ株式会社

【代理人】

【識別番号】 100105120

【弁理士】

【氏名又は名称】 岩田 哲幸

【電話番号】 (052)681-6800

【選任した代理人】

【識別番号】 100106725

【弁理士】

【氏名又は名称】 池田 敏行

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 172215

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 エアバッグ装置、エアバッグ装置付オートバイ

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 オートバイに装着されるエアバッグ装置であって、

前方衝突の際、乗員の前方側に形成される乗員保護領域に展開膨張するエアバッグと、このエアバッグを収容可能な収容体とを有し、

前記エアバッグは、当該エアバッグの一部または全部が前記収容体の外部に配置され、この配置部分が車体側部材に取り付け可能に構成されていることを特徴とするエアバッグ装置。

【請求項 2】 請求項 1 に記載のエアバッグ装置であって、

前記エアバッグは、前記車体側部材としてのハンドル部に取り付け可能であることを特徴とするエアバッグ装置。

【請求項 3】 請求項 1 または 2 に記載のエアバッグ装置であって、

前記エアバッグは、前記収容体の外部に配置される配置部分が当該エアバッグの展開膨張を許容する被覆部材によって被覆された構成であることを特徴とするエアバッグ装置。

【請求項 4】 請求項 1 ～ 3 のいずれかに記載のエアバッグ装置が装着されたエアバッグ装置付オートバイであって、

前記エアバッグの一部または全部が、前記収容体の外部において車体側部材に取り付けられた構成のエアバッグ装置付オートバイ。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、オートバイに搭載されるエアバッグ装置の構築技術に関する。

【0002】

【従来の技術】

従来、オートバイにエアバッグ装置を装着することによって乗員の保護を図る種々の技術が知られている。例えば、自動二輪車において、前方衝突を起こした際に、車体フレームに取り付けられたケース内に収容されたエアバッグが膨張ガ

スによって展開膨張し、これにより乗員を拘束するという技術が公知である（例えば、特許文献1参照。）。この技術では、エアバッグの保護エリアを広く確保する可能性が提示されているが、オートバイのように四方が開放された構成の車体にエアバッグ装置を搭載する場合には、乗員をエアバッグによって確実に拘束するのに有効な更なる技術を構築する要請が高い。

【0003】

【特許文献1】

特開 2002-137777号公報

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

本発明は、かかる点に鑑みてなされたものであり、オートバイにおいて、事故の際に乗員の保護徹底に資するエアバッグ構成技術、およびその関連技術を提供することを課題とする。

【0005】

【課題を解決するための手段】

上記課題を達成するため、各請求項記載の発明が構成される。これら各請求項に記載の発明は、各種のオートバイに搭載されるエアバッグ装置の構成に適用し得る。なお、本明細書において、「オートバイ」は、鞍乗車両、すなわち乗員がシートに跨って着座する形態の車両を広く含むものとし、例えば乗員シートの前方に燃料タンクが併設されたタイプの自動二輪車、乗員シートとハンドル支持用ヘッドパイプとの間に空間部が形成されたスクータータイプの自動二輪車のいずれも包含する。さらに自動二輪車以外に、三つ以上の走行輪を有しつつ乗員が鞍乗して着座する車両（例えばピザ宅配等に用いられる三輪式バイク、悪路走破用の三輪ないし四輪バギー式バイク）、さらにはスノーモービル等のように櫂ないし無限軌道帯によって走行しつつ乗員が鞍乗して着座する車両についても上記「オートバイ」に広く包含されるものとする。

【0006】

（請求項1に記載の発明）

請求項1に記載の発明では、オートバイに装着されるエアバッグ装置は、エア

バッグおよび収容体を備えている。

本発明のエアバッグは、オートバイの前方衝突の際、その内部に膨張ガスが供給されるようになっている。収容体は、エアバッグを収容可能な構成を有する。典型的には、上記エアバッグおよび該エアバッグを膨張させるための手段、例えばインフレーター等を収容体としてのリテーナーに収容し、インフレーターが作動することでエアバッグの内部に膨張ガスが供給される構成を用いる。これにより、エアバッグは乗員の前方側に形成される乗員保護領域に向かって突出しつつ展開膨張することとなる。

【0007】

本発明のエアバッグは、特に、その一部または全部が収容体の外部に配置される構成を有する。この配置部分の配置態様は、エアバッグ全体が収容体に収容された状態で組み付けられたエアバッグ装置において、そのエアバッグの一部または全部を収容体から展開させる（引き出す）ことによって実現することもできるし、あるいはエアバッグの一部または全部が収容体の外部に配置されるようにエアバッグ装置を予め組み付けることによって実現することもできる。

【0008】

本発明でいう「車体側部材」とは、車体に直接的ないし間接的に取り付けられた各種の部材を広く含む主旨である。車体側部材の典型的な例としては、車体に取り付けられたハンドル、パネル等がある。また、エアバッグ装置がオートバイの車体に装着されてはじめて車体側部材となるもの、例えば、本来エアバッグ装置の一部を構成する構成部分であって、このエアバッグ装置がオートバイの車体に取り付けられることで車体の一部を構成するものも本発明でいう「車体側部材」の範疇に含まれる。

【0009】

また、本発明でいう「取り付け可能」とは、結果的に車体側部材に取り付けられた態様が形成されればよく、エアバッグのうち収容体の外部に配置された配置部分が、エアバッグ装置の装着前、装着時、あるいは装着後に車体側部材に取り付けられる態様を広く含むものであり、車体側部材に取り付けられるタイミングは問わない。

【 0 0 1 0 】

なお、エアバッグのうち収容体の外部に配置された配置部分は、車体側部材であってこの配置部分の乗員保護領域への突出を許容する位置に取り付けられるのが好ましい。この取り付け態様の典型的な例としては、収容体の外部に配置された配置部分を乗員保護領域に対向する（臨む）車体側部材に取り付ける態様がある。このような取り付け態様によれば、エアバッグが車体側部材の突起部分等に引っ掛かりその展開膨張が阻害されるのを回避することが可能となる。従って、事故の際の乗員の保護徹底を図ることが可能となる。

【 0 0 1 1 】

また、本発明のこのような構成によれば、エアバッグの一部または全部を収容体の外部に配置することでエアバッグの突出に関する指向性を高めることが可能となり、エアバッグの突出方向の制御に効果的である。すなわち、エアバッグ全体が収容体に収容された従来の構成では、エアバッグを適正な突出方向へ突出させるべくエアバッグの折り畳み形態等を工夫する必要があるが、エアバッグのうち収容体の外部に配置した配置部分を乗員保護領域に対向した位置に配置することで、乗員保護領域へ向けてエアバッグを安定かつ確実に突出させることが可能となる。

【 0 0 1 2 】

また、本発明のようにエアバッグの一部または全部を収容体の外部に配置することにより、エアバッグ全体の展開膨張が完了するまでの時間を短縮することができ、乗員の拘束性を向上させることが可能となる。また、このような構成は、収容体の小型化を可能とする。すなわち、特に乗員の四方が開放されたオートバイの車体では、より大きなエアバッグを用いて乗員を確実に拘束したいという要請から収容体が大型化するのが一般的であるが、本発明のようにエアバッグの一部または全部を収容体の外部に配置することで、エアバッグによる乗員の拘束性を確保したうえで収容体を小型化することができる。これにより、エアバッグ装置を装着したオートバイの外観上の見栄えを向上させることが可能となる。

【 0 0 1 3 】

（請求項 2 に記載の発明）

ここで、請求項 1 に記載のエアバッグ装置において、エアバッグは、請求項 2 に記載のように車体側部材としてのハンドル部に取り付け可能であるのが好ましい。本発明における「ハンドル部」とは、ハンドル自体はもちろん、ハンドルに取り付けられたブラケット等の各種の部材、またこれら各種の部材とハンドルとをあわせた構成のものをいう。例えば、エアバッグの一部または全部がハンドルに直に取り付ける態様以外に、ブラケット等を介在させて間接的にハンドルに取り付ける態様も、本発明でいう「ハンドル部に取り付ける」との範疇に含まれる。

【 0 0 1 4 】

オートバイでは、乗員の前方側に形成される乗員保護領域にハンドル部が対向する（臨む）構成が一般的であり、このような構成において、エアバッグのうち収容体の外部に配置された配置部分を、乗員保護領域に対向したハンドル部に配置することで、乗員保護領域へ向けてエアバッグをより安定かつ確実に突出させることが可能となる。また、本発明のこのような構成は、収容体の外部に配置された配置部分の取り付け位置を定め易く組み付け性に優れている。

【 0 0 1 5 】

とりわけ、この配置部分を、リベット類、ボルト類、クリップ類の取付け手段によってハンドル部に取り付けることで、展開膨張が完了したエアバッグが乗員を拘束する際にそのエアバッグの位置がずれるのを取付け手段によって防止することが可能となる。また、剛性を有するハンドル部を展開膨張が完了したエアバッグの受圧部として作用させることで、乗員からエアバッグに作用する荷重をハンドル部によって確実に受けることが可能となる。一般にオートバイのハンドル部はエアバッグの展開膨張を阻害し易い位置に配置される場合があるが、収容体の外部に配置された配置部分をこのハンドル部自体に取り付ける構成は、エアバッグの展開膨張がハンドル部によって阻害されにくくすることが可能となる。また、ハンドル部は一般に長尺状に構成されるが、この長尺状のハンドル部の長手方向に沿った広い範囲にわたって収容体の外部に配置された配置部分を取り付ける構成とすることで、エアバッグの突出に関する指向性をより高めることが可能となり、エアバッグの突出方向の制御に効果的である。

【0016】

(請求項3に記載の発明)

請求項3に記載の発明では、請求項1または2に記載のエアバッグ装置の構成において、更に、収容体の外部に配置される配置部分が被覆部材によって被覆された構成になっている。この被覆部材としては、例えばエアバッグの周囲を覆う布製や樹脂製のものを好適に用いる。このような被覆部材は、折り畳まれたエアバッグの折り畳み状態を維持する効果や、エアバッグを外部から保護する効果等を有する。エアバッグが展開膨張する際には、この被覆部材が破断ないし押し退けられることによってエアバッグの展開膨張を許容する。このような構成では、被覆部材によってエアバッグの展開膨張は妨げられることがない。

【0017】

(請求項4に記載の発明)

請求項4に記載の発明は、請求項1～3のいずれかに記載のエアバッグ装置が装着されたオートバイとして特定される。このオートバイでは、エアバッグの一部または全部が、収容体の外部において車体側部材に取り付けられた構成になっている。これにより、エアバッグが車体側部材の突起部分等に引っ掛かりその展開膨張が阻害されるのを回避され、事故の際の乗員の保護徹底を図ることが可能なオートバイが提供される。

【0018】

【発明の実施の形態】

以下、本発明の一実施の形態を図面を参照しつつ詳細に説明する。ここで、図1は、本発明の一実施の形態に係るスクータータイプの自動二輪車100を乗員側から見た図であって、自動二輪車100にエアバッグ装置120を搭載した様子を示す。図2は、図1中のエアバッグ装置120の構成を示す図である。図3は、図2の部分拡大図である。なお、本実施の形態の自動二輪車100は、本発明における「オートバイ」の一例に相当する。

【0019】

図1に示すように、自動二輪車100は、エンジンやメインフレーム等により構成される車体構成部101、乗員が跨って着座可能なシート103、ハンドル

104、前輪および後輪（図示省略）等を主体とするスクータとして構成される。

【0020】

自動二輪車100の車体構成部101上方であって、乗員の前方側領域は、自動二輪車100が前方衝突を起こした際の乗員保護領域130として規定される。本実施の形態において「前方衝突」には、自動二輪車100が前方側の衝突対象物（便宜上得に図示しない）に衝突する形態を広く包含する。また、本実施の形態における「乗員保護領域130」は、前方衝突時の運動エネルギーによって乗員が自動二輪車100前方に向かって移動しようとする場合に、乗員の前方移動方向10上に延在し、自動二輪車100の前方に投げ飛ばされようとする乗員を拘束し保護するための空間として定義される。

【0021】

車体構成部101のうち車体の前方側のフロント部102に、ハンドル104、エアバッグ装置120、および各種のメーター類、スイッチ類などを有するパネル105等が配置されている。特に、エアバッグ装置120は、ハンドル104に取り付けられており、上記の乗員保護領域130に臨むように配置されている。すなわち、本実施の形態では、エアバッグ装置120は、後述するエアバッグ122の突出（展開膨張）方向が、乗員の前方側へ向かうように配置されている。

【0022】

図2に示すように、エアバッグ装置120は、エアバッグ122、このエアバッグ122を収容するリテーナー128、エアバッグ122がリテーナー128から展開して膨張するよう膨張ガスを供給するインフレーター129、取付け具125、カバー体126等を主体として構成される。このリテーナー128が本発明における「収容体」に対応している。

【0023】

なお、本実施の形態のエアバッグ122は、リテーナー128の内部に収容される第1構成部123と、リテーナー128の外部に配置される第2構成部124とを有する。第1構成部123は、例えばロール状に折り畳まれてリテーナー

128の内部に收容されている。

一方、第2構成部124は、リテーナー128の外部において取付け具125等によって長尺状のハンドル104の長手方向に沿って取り付けられている。本実施の形態では、エアバッグ122の一部である第2構成部124がリテーナー128の外部に配置され、この第2構成部124が車体側部材であるハンドル104に取り付けられるようになっている。すなわち、ハンドル104に取り付けられるこの第2構成部124が、本発明でいう「收容体の外部に配置される配置部分」に対応しており、ハンドル104が本発明における「車体側部材」および「ハンドル部」に対応している。なお、この第2構成部124は、エアバッグ122全体がリテーナー128に收容された状態で組み付けられた状態において、エアバッグ122の一部をリテーナー128から展開して（引き出して）配置されてもよいし、あるいは予めリテーナー128の外部に配置されて組み付けられてもよい。

【0024】

また、第2構成部124は、取付け具125によってハンドル104の上面部分に取り付けられる。この取付け具125としては、リベット類、ボルト類、クリップ類等を必要に応じて適宜用いることができる。カバー体126は、第2構成部124が取り付けられたハンドル104の形状に対応した構成を有し、第2構成部124をハンドル104ごと覆う構成になっている。このカバー体126にはテアライン126aが形成されており、第2構成部124の展開膨張時にこのテアライン126aに沿ってカバー体126が開裂することで第2構成部124の展開膨張が許容される構成になっている。すなわち、このカバー体126は、第2構成部124を外部から保護する一方、この第2構成部124の展開膨張を許容する。

【0025】

ここで、ハンドル104に沿って取り付けられる第2構成部124は、図3に示すように、予め所定の形態、例えば蛇腹状に折り畳まれたのち、その周囲が保護布127によって被覆される構成であるのが好ましい。この保護布127としては、折り畳まれた第2構成部124の状態を維持可能であり、しかも第2構成

部 124 の展開膨張時にはその展開膨張を許容する構成のものを用いる。例えば、第 2 構成部 124 の展開膨張を妨げない破断し易い素材、例えば薄手の布を用いて保護布 127 を構成することができる。このような構成によれば、第 2 構成部 124 の折り畳みが崩れるのを防止し、且つ第 2 構成部 124 の円滑な展開膨張を可能とする。この保護布 127 および前記のカバー体 126 が、本発明における「被覆部材」に相当する。

【0026】

次に、上記のように構成され製造される本実施形態の自動二輪車 100 およびエアバッグ装置 120 の作用について、図 1～図 3 に加え図 4～図 8 等を参照しながら説明する。ここで図 4 は、エアバッグ装置 120 の展開初期の状態を模式的に示す図である。図 5 は、図 4 の部分断面図である。図 6 は、エアバッグ装置 120 の展開過程の状態を模式的に示す図である。図 7 は、図 6 の部分断面図である。図 8 は、エアバッグ装置 120 の展開完了時の状態を模式的に示す図である。

【0027】

乗員が乗車する自動二輪車 100 が、その進行方向側にて衝突事故を起こした場合、図 1 に示すように乗員は自動二輪車 100 の前方（図中の矢印 10 方向）に向かって移動し（投げ飛ばされ）ようとする。本実施の形態では、前方衝突の検知によりエアバッグ装置 120 が作動し、乗員保護領域 130 に向かってエアバッグ装置 120 からエアバッグ 122 の突出（展開）が開始される。膨張ガス供給手段としてのインフレーター 129 からエアバッグ 122 内へ膨張ガスの供給が開始されることでエアバッグ 122 の展開膨張が開始される。ここで、エアバッグ装置 120 の展開初期の状態が、例えば図 4 および図 5 に示される。

【0028】

図 4 に示すように、エアバッグ装置 120 の展開初期では、エアバッグ 122 のうち第 1 構成部 123 は、リテーナー 128 から飛び出しつつ展開し膨張する。このようにエアバッグ 122 が展開しつつ膨張する態様が、本発明における「展開膨張」に相当する。この状態では、ハンドル 104 に沿って配置された第 2 構成部 124 は、例えば図 5 に示すように、保護布 127 によって被覆されカバ

一体 126 内に収容されたままの状態が維持される。

【0029】

更に、エアバッグ 122 への膨張ガスの供給が継続され、エアバッグ 122 の展開膨張が進行した状態が、例えば図 6 および図 7 に示される。

図 6 に示すように、エアバッグ装置 120 の展開過程では、エアバッグ 122 のうち第 1 構成部 123 の展開膨張が更に進行し膨張領域が拡張される一方、第 2 構成部 124 の展開膨張が開始される。この状態では、ハンドル 104 に取り付けられた第 2 構成部 124 は、例えば図 7 に示すように膨張する。このとき、保護布 127 は第 2 構成部 124 の膨張力によって破断され、またカバー体 126 は第 2 構成部 124 の膨張力によって開裂して、第 2 構成部 124 が乗員保護領域 130 へ向けて突出していく。

【0030】

而して、エアバッグ装置 120 の展開が完了すると、例えば図 8 に示すように、第 1 構成部 123 および第 2 構成部 124 によるエアバッグ 122 全体が乗員保護領域 130 において展開膨張する。エアバッグ 122 が完全に展開膨張したこの状態では、膨張したエアバッグ 122 が乗員保護領域 130 に充溢し、衝突時の運動エネルギーによって車体前方（図 1 中の矢印 10 方向）へ移動しようとする乗員を当該乗員保護領域 130 において確実に保持拘束し、自動二輪車 100 前方へ投げ飛ばされるのを未然に防止する。

【0031】

以上のように、本実施の形態のエアバッグ装置 120 によれば、第 2 構成部 124 をハンドル 104 に取り付けることで、ハンドル 104 等の突起部分に引っ掛かりエアバッグ 122 の展開膨張が阻害されにくくすることができる。一般にオートバイのハンドルはエアバッグの展開膨張を阻害し易い位置に配置される場合があるが、ハンドル 104 自体に第 2 構成部 124 を取り付ける本実施の形態は、エアバッグ 122 の展開膨張がハンドル 104 によって阻害されにくくするのに特に有効である。従って、事故の際に乗員の保護徹底を図ることが可能となる。

【0032】

また、本実施の形態のエアバッグ装置 120 のこのような構成は、特にエアバッグ 122 の第 2 構成部 124 の突出に関する指向性を高めることを可能とし、エアバッグ 122 の突出方向の制御に効果的である。すなわち、エアバッグ全体が収容体（リテーナー）に収容された従来の構成では、エアバッグを適正な突出方向へ突出させるべくエアバッグの折り畳み形態等を工夫する必要があるが、本実施の形態によれば、乗員保護領域 130 へ向けてエアバッグ 122 を安定かつ確実に突出させることが可能となる。特に、長尺状のハンドル 104 の長手方向に沿った広い範囲にわたって第 2 構成部 124 を取り付け構成としたため、この効果が更に高まることとなる。

【0033】

また、本実施の形態では、エアバッグ 122 の第 2 構成部 124 をリテーナー 128 の外部に配置することで、エアバッグ 122 全体の展開膨張が完了するまでの時間を短縮することができ、乗員の拘束性を向上させることが可能となる。また、このような構成は、リテーナー 128 の小型化を可能とする。特に自動二輪車 100 のように乗員の四方が開放された車体では、より大きなエアバッグを用いて乗員を確実に拘束したいという要請から収容体が大型化するのが一般的であるが、本実施の形態によればエアバッグ 122 による乗員の拘束性を確保したうえで、収容体としてのリテーナー 128 を小型化することができる。これにより、エアバッグ装置 120 を装着した自動二輪車 100 の外観上の見栄えを向上させるのに有効である。すなわち、特に自動二輪車 100 のように乗員の四方が開放された車体では、大きなエアバッグを使用する必要があり収容体が大型化するのが一般的であるが、本実施の形態によればこのような問題を解消することが可能となる。

【0034】

また、本実施の形態では、第 2 構成部 124 を取付け具 125 によってハンドル 104 に取り付ける構成としたため、展開膨張が完了したエアバッグ 122 が乗員を拘束する際にその位置がずれにくく、しかも剛性を有するハンドル 104 がこのエアバッグ 122 の受圧部として作用するため、乗員からエアバッグ 122 に作用する荷重をハンドル 104 によって確実に受けることができる。

【0035】

(他の実施の形態)

なお、本発明は上記の実施の形態のみに限定されるものではなく、種々の応用や変形が考えられる。例えば、上記実施の形態を応用した次の各形態を実施することもできる。

【0036】

上記実施の形態では、エアバッグ122の第2構成部124をハンドル104に取り付ける場合について記載したが、車体側部材であってハンドル104以外の部材に第2構成部124を取り付けるように構成してもよい。例えば、車体側部材のひとつであるパネル105、ないしその周辺部に第2構成部124を取り付けてもよい。

【0037】

また、上記実施の形態では、第2構成部124の周囲を保護布127によって被覆し、更に、この第2構成部124をハンドル104ごとカバー体126によって覆う場合について記載したが、保護布127やカバー体126は省略することもできる。また、第2構成部124の一部が、保護布127やカバー体126によって覆われる構成であってもよい。また、カバー体126および保護布127を一つの部材によって構成することもできる。

【0038】

また上記実施の形態では、ハンドル104の上面部分に第2構成部124を取り付ける場合について記載したが、図9に示すように、ハンドル104の車体前方側の部分に第2構成部124を取り付ける構成のエアバッグ装置220を用いてもよい。第2構成部124のこのような配置態様によれば、エアバッグ122の展開膨張を阻害する障害物が少なく、エアバッグ122の展開膨張がより円滑に行われることとなる。なお、図9において図2に示す要素と同一の要素には、同一の符号を付している。

【0039】

また、上記実施の形態では、エアバッグ122の一部を構成する第2構成部124が予めリテーナー128の外部に配置される場合について記載したが、この

第2構成部124および第1構成部123を含めたエアバッグ122全体を、予めリテーナー128の外部に配置する構成としてもよい。この場合、リテーナー128をインフレーター129に対応した大きさに抑えることができ、リテーナー128の更なる小型化が可能となる。

【0040】

また、上記実施の形態ではスクータータイプの自動二輪車100について記載したが、他の種類のオートバイに本発明を適用することもできる。

【0041】

【発明の効果】

本発明によれば、オートバイにおいて、事故の際に乗員の保護徹底に資するエアバッグ構成技術、およびその関連技術が提供されることとなった。

【図面の簡単な説明】

【図1】

本発明の一実施の形態に係るスクータータイプの自動二輪車100を乗員側から見た図であって、自動二輪車100にエアバッグ装置120を搭載した様子を示す。

【図2】

図1中のエアバッグ装置120の構成を示す図である。

【図3】

図2の部分拡大図である。

【図4】

エアバッグ装置120の展開初期の状態を模式的に示す図である。

【図5】

図4の部分断面図である。

【図6】

エアバッグ装置120の展開過程の状態を模式的に示す図である。

【図7】

図6の部分断面図である。

【図8】

エアバッグ装置 1 2 0 の展開完了時の状態を模式的に示す図である。

【図 9】

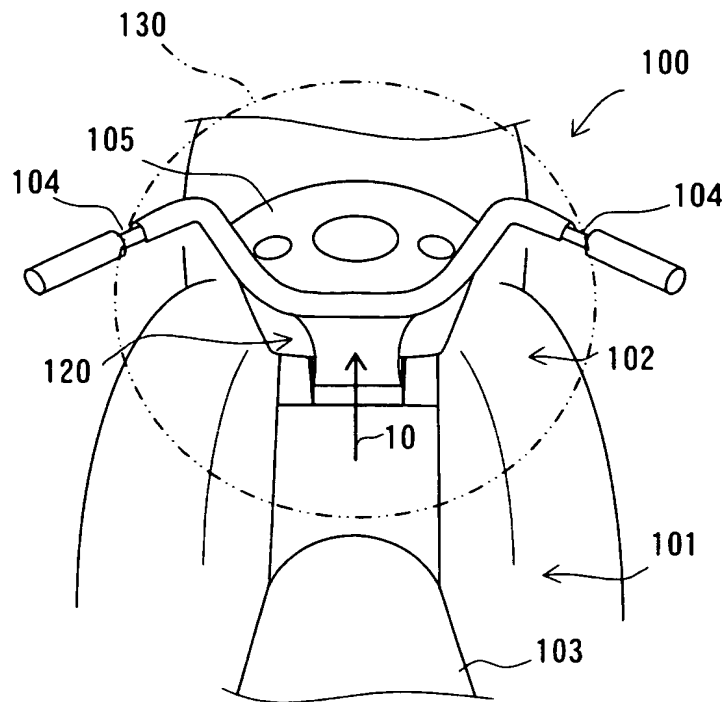
別の実施の形態のエアバッグ装置 2 2 0 の構成を示す図である。

【符号の説明】

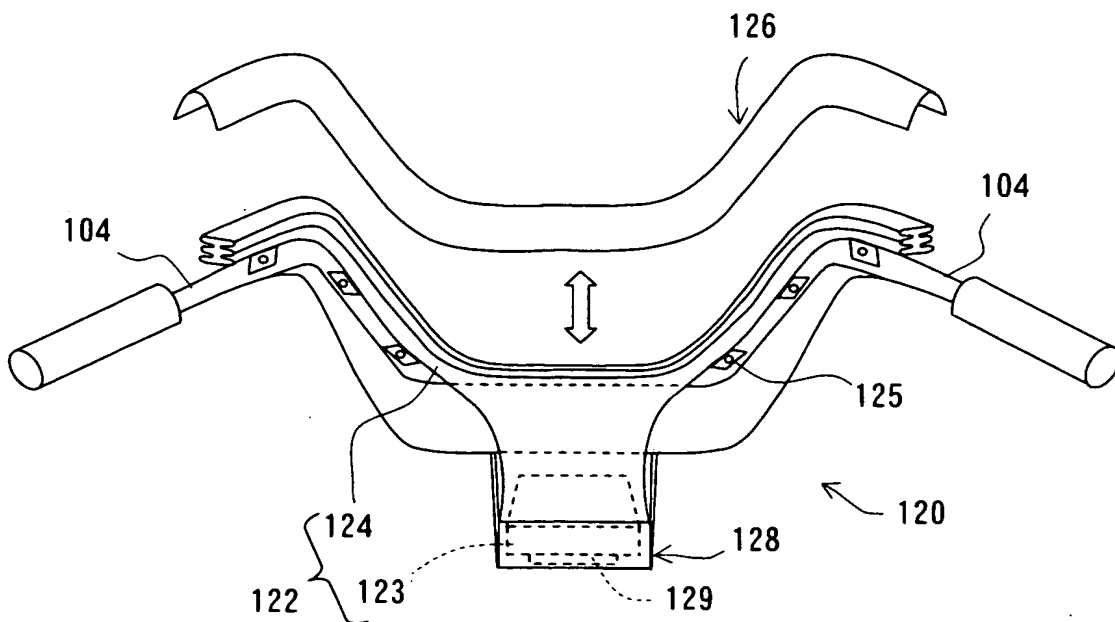
- 1 0 0 … 自動二輪車
- 1 0 1 … 車体構成部
- 1 0 2 … フロント部
- 1 0 3 … シート
- 1 0 5 … パネル
- 1 2 0 … エアバッグ装置
- 1 2 2 … エアバッグ
- 1 2 3 … 第 1 構成部
- 1 2 4 … 第 2 構成部
- 1 2 5 … 取付け具
- 1 2 6 … カバー体
- 1 2 7 … 保護布
- 1 2 8 … リテーナー
- 1 2 9 … インフレーター
- 1 3 0 … 乗員保護領域

【書類名】 図面

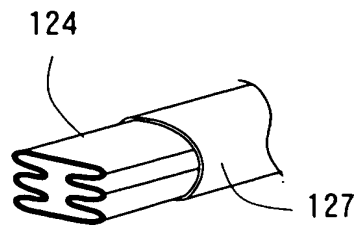
【図 1】



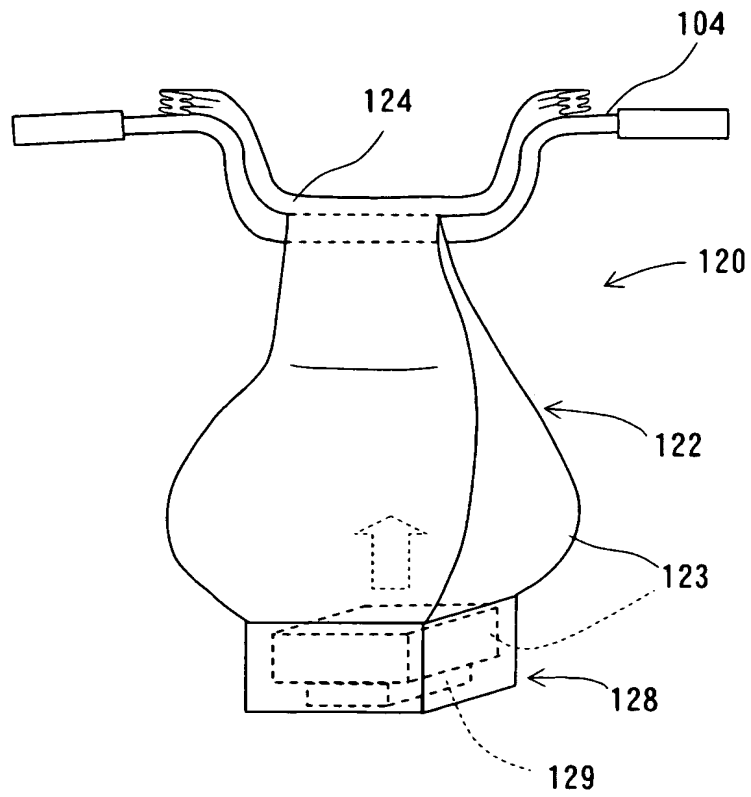
【図 2】



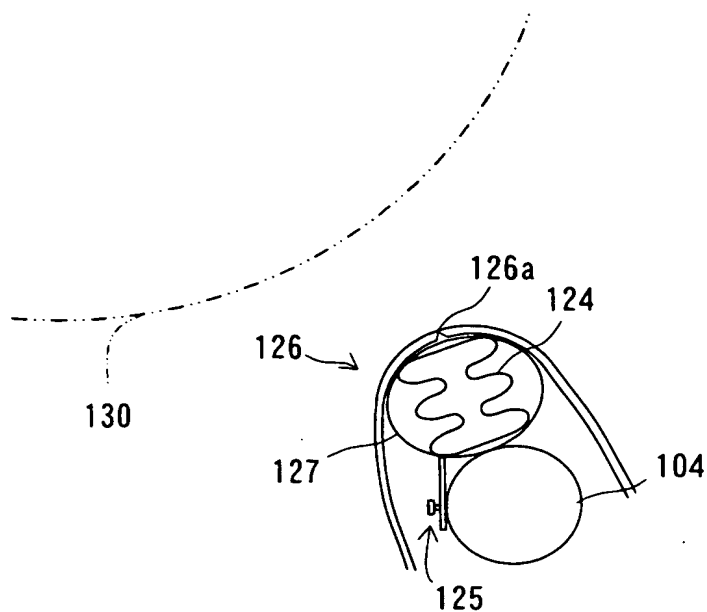
【図 3】



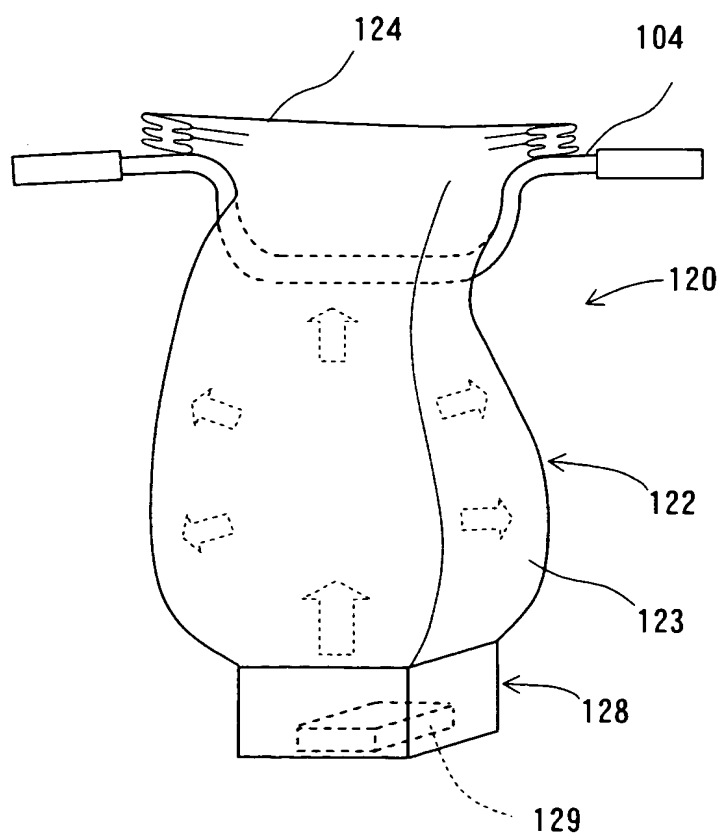
【図 4】



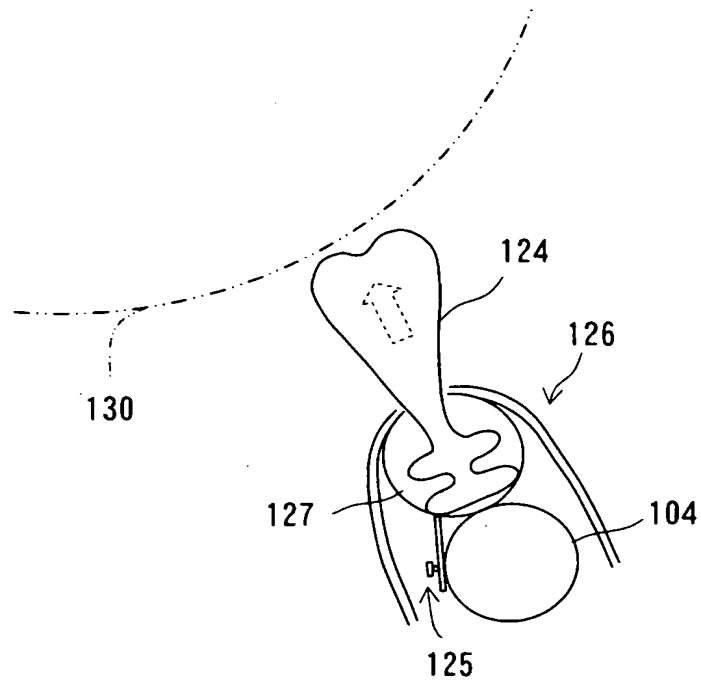
【図 5】



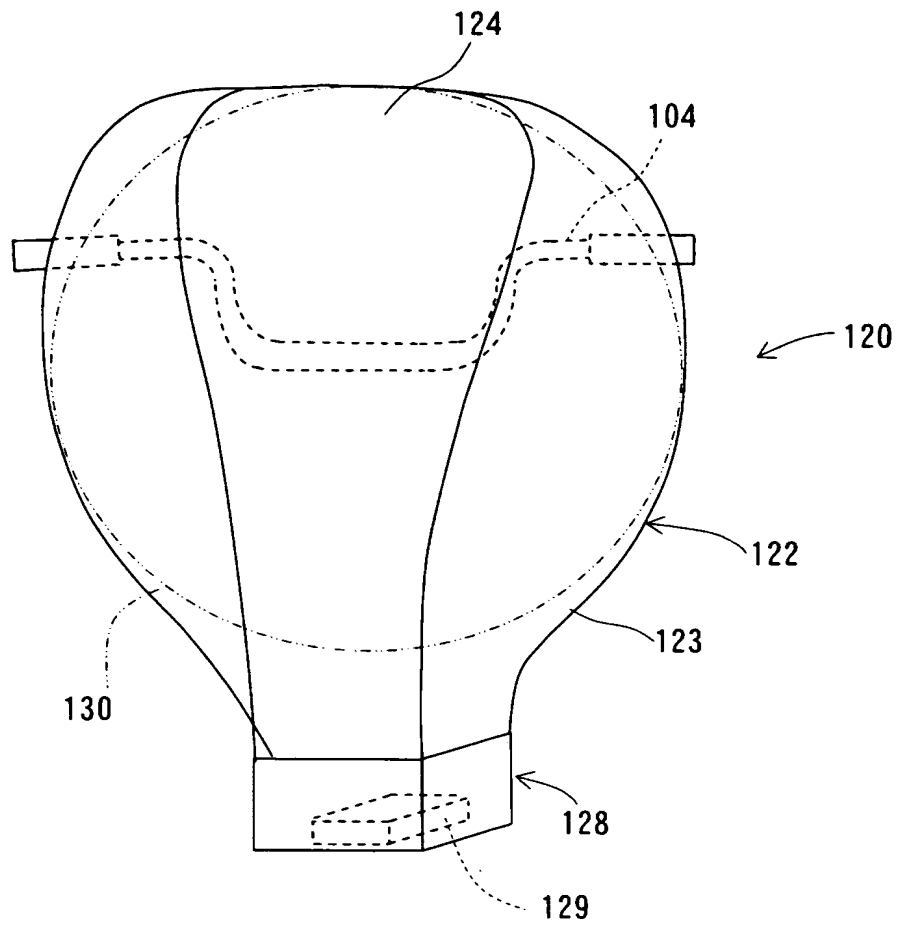
【図 6】



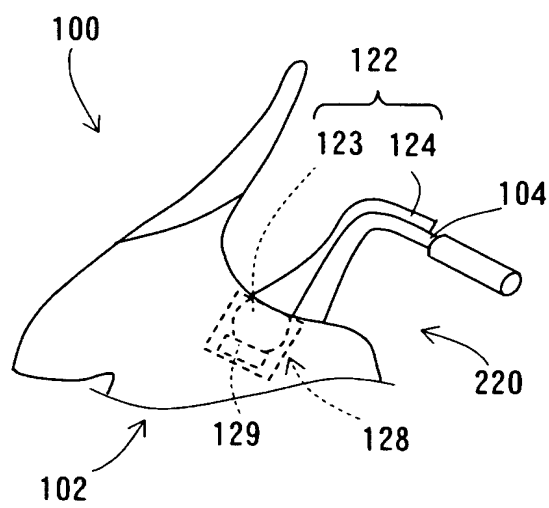
【図 7】



【図 8】



【図 9】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 オートバイにおいて、事故の際に乗員の保護徹底に資するエアバッグ構成技術、およびその関連技術を提供する。

【解決手段】 オートバイとしての自動二輪車 1 0 0 に、前方衝突の際、乗員の前方側に形成される乗員保護領域に展開膨張するエアバッグ 1 2 2 と、このエアバッグ 1 2 2 を収容可能なリテーナー 1 2 8 とを有するエアバッグ装置 1 2 0 を搭載する。エアバッグ 1 2 2 は、このエアバッグ 1 2 2 の一部がリテーナー 1 2 8 の外部に配置され、この配置部分がハンドル 1 0 4 の長尺方向（長手方向）に沿って取り付けられる。

【選択図】 図 2

特願 2 0 0 3 - 1 1 2 9 9 6

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 1 0 8 5 9 1]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 8 月 7 日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都港区六本木 1 丁目 4 番 3 0 号

氏 名

タカタ株式会社